4
Luchtvaart

Aan de orde is het **VAO Luchtvaart (AO d.d. 04/06)**.

De **voorzitter**:
Ik zal slechts beperkt interrupties toestaan: alleen als er een verduidelijkende vraag wordt gesteld over een ingediende motie.

☐

De heer **Graus** (PVV):
Voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de luchtvaart middels honderdduizenden banen en een toegevoegde waarde van tientallen miljarden per jaar onmisbaar is voor de Nederlandse economie;

overwegende dat de positie van Schiphol en KLM enorm in de knel komt door groeiende concurrentie uit het Midden-Oosten;

verzoekt de regering om samen met onze Nationale luchthavens en Nederlandse luchtvaartmaatschappijen een toekomstbestendig en concurrentieresistent luchtvaartplan op te stellen

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Graus en Van Helvert. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 272 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering om het huidige, boterzachte, memorandum of understanding tussen KLM en Air France om te zetten in een juridisch bindend contract met keiharde garanties, desnoods op ministerieel niveau,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Graus. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 273 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Maastricht Aachen Airport en Groningen Airport Eelde, in tegenstelling tot Eindhoven Airport, zelf zorg dienen te dragen voor de kosten van luchtverkeersleiding en dit besluit hun voortbestaan bedreigt;

verzoekt de regering om de continuïteit en een gelijk speelveld van regionale luchthavens met het predicaat "van Nationaal belang" te borgen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Graus. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 274 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat luchtverkeersleiders ons land in relatief hoog aantal aan het verlaten zijn en er een ernstig tekort aan capaciteit, kennis en ervaringsdeskundigheid dreigt te ontstaan binnen de luchtverkeersleiding;

overwegende dat dit kan leiden tot een achteruitgang van de luchtverkeersveiligheid, de capaciteit en de concurrentiepositie van Schiphol;

verzoekt de regering om een onafhankelijk impactassessment naar de gevolgen van de vlucht naar het buitenland van Nederlandse luchtverkeersleiders en actie om dezen voor ons land en zijn veiligheid te behouden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Graus. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 275 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, zorg te dragen dat Schiphol het simultaan gebruik van haar start- en landingsbanen mag uitbreiden naar "2+2",

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Graus. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 276 (31936).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering om in het onderzoek naar oneerlijke concurrentie binnen de luchtvaart ook het kerosinevoordeel van "Golfcarriers" te betrekken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Graus. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 277 (31936).

De heer **Graus** (PVV):
Voorzitter?

De **voorzitter**:
U hebt geen tijd meer om iets te zeggen.

De heer **Graus** (PVV):
Ik wil toch nog even iets zeggen. Mensen vragen altijd waarom wij zo snel spreken. Ik wilde tegen de mensen thuis zeggen dat dit komt omdat wij het in twee minuten moeten doen.

☐

Mevrouw **Visser** (VVD):
Zo gaan we de twintig moties bij dit VAO wel halen.

Voorzitter. Het was een uitgebreid debat. Vooral naar aanleiding van de discussie over de Golfstaten en de beslissingen die zijn genomen om voorlopig de landingsrechten in Nederland niet uit te breiden, dien ik samen met de PvdA de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in EU-verband wordt overlegd om te komen tot een onderhandelingsmandaat voor een luchtvaartverdrag met de Golfstaten;

constaterende dat Nederland gedurende deze periode geen extra landingsrechten verleent aan luchtvaartmaatschappijen uit de Golf, daar waar andere lidstaten dit wel doen;

overwegende dat dit het proces om tot een onderhandelingsmandaat te komen kan frustreren;

van mening dat het essentieel is dat er zo snel mogelijk een onderhandelingsmandaat, en daarmee een nieuw luchtvaartverdrag, komt ten behoeve van een gelijk speelveld in de internationale luchtvaartsector;

verzoekt de regering, in overleg te treden met andere EU-lidstaten om hen te bewegen het Nederlandse voorbeeld te volgen om geen extra landingsrechten te verlenen aan luchtvaartmaatschappijen uit de Golf totdat er een onderhandelingsmandaat is, en de Tweede Kamer over de uitkomsten van dit overleg voor 1 september aanstaande te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Visser en Leenders. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 278 (31936).

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik heb nog een vraag. Gisteren verscheen in de media het bericht dat een aantal Europese luchtvaartmaatschappijen een verzoek bij de Europese Commissie hebben ingediend om te bekijken hoe we het level playing field in Europa met de wereld aan kunnen. Zou de staatssecretaris daarop kunnen reageren middels een brief? Dat kunnen we dan betrekken bij discussies tijdens het rondetafelgesprek in de toekomst.

☐

De heer **Bashir** (SP):
Voorzitter. Tijdens het algemeen overleg heeft de staatssecretaris toegezegd dat zij er samen met haar staf op het departement alles aan gaat doen om een bijdrage vanuit Nederland te leveren aan de discussie over de concurrentiepositie van Nederlandse en Europese luchtvaartmaatschappijen in de wereld. De inzet daarvan is te komen tot een gelijker speelveld. Vandaar dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de luchtvaartsector met Schiphol een belangrijke bijdrage levert aan onze economie en werkgelegenheid;

constaterende dat de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu heeft toegezegd, zich binnen de Europese Unie te gaan inzetten om oneerlijke concurrentie binnen de luchtvaartsector te bestrijden;

overwegende dat een eerlijke concurrentiepositie cruciaal is om in de toekomst een sterke luchtvaartsector te behouden in Nederland;

verzoekt de regering om de Tweede Kamer halfjaarlijks te informeren over de vorderingen om de oneerlijke concurrentie tegen te gaan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 279 (31936).

De heer **Bashir** (SP):
Tot slot hebben wij nog vragen over het gegeven dat Qatar Airways er een dag bij heeft gekregen en in plaats van zes dagen per week nu zeven dagen per week op Amsterdam mag vliegen. De staatssecretaris had juist toegezegd dat zij zal bekijken of de oneerlijke positie kan worden gemonitord en dat zij zal ingrijpen op het moment dat er sprake is van staatssteun. Die gegevens zijn bekend. Er is sprake van staatssteun. Daarnaast bereiken ons verontrustende berichten over arbeidsrechten van cabinepersoneel bij Qatar Airways. Het bedrijf heeft het recht om contracten per direct te ontbinden wanneer het cabinepersoneel zwanger wordt. Ook mogen vrouwelijke cabinepersoneelsleden niet door elke man worden afgezet op hun werk maar alleen door hun eigen echtgenoot of door iemand van de familie. Moeten we dit soort zaken faciliteren? Is de staatssecretaris bereid om de inspectie te vragen hiernaar te kijken?

☐

De heer **Leenders** (PvdA):
Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor haar toezeggingen in het algemeen, onder andere over de transformatie van de woningbouw in de tweede geluidszone rond Schiphol, over het vrachtvervoer rond Schiphol en over het evenwicht op de arbeidsmarkt van piloten. We hebben het in het AO ook even gehad over de situatie rondom Eindhoven Airport, waar hinder door vliegverkeer in de regio Eindhoven in de afgelopen jaren is toegenomen, aldus een onderzoek van de GGD in de regio Noord-Brabant. Daarover maken we ons zorgen. We vragen de staatssecretaris om aandacht voor dit probleem. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat momenteel de eerste groeifase van Eindhoven Airport wordt geëvalueerd en dat het doel is om aan de Alderstafel uiterlijk 3 juli a.s. te komen tot afspraken over de tweede groeifase tot 2020;

overwegende dat het van belang is dat het draagvlak in de omgeving voor (de verdere groei van) Eindhoven Airport blijft bestaan;

spreekt uit dat het wenselijk is dat de betrokken partijen aan de Alderstafel komen tot een gedragen advies over de verdere groei van de luchthaven;

verzoekt de regering, zich in te spannen om aan de Alderstafel tot een gedragen advies te komen over de verdere groei van Eindhoven Airport,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Leenders en Hachchi. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 280 (31936).

☐

De heer **Van Helvert** (CDA):
Voorzitter. We hebben in het algemeen overleg even pittig gediscussieerd over de vraag welke afspraken nu precies zijn gemaakt toen de staatssecretaris samen met de heer Alders en de heer De Juniac in Parijs was en welke afspraken zijn gemaakt met de staatssecretaris in Nederland en in Frankrijk. Daarover willen we duidelijkheid. We willen dat als volksvertegenwoordigers kunnen controleren en ook kunnen zien dat de andere partij het daar ook mee eens is. Daarvoor is een Kamerbrief niet genoeg. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een sterke positie van KLM binnen de holding van Air France-KLM voor Nederland van belang is;

overwegende dat evenwel gesprekken zijn gevoerd tussen de regering en de leiding van Air France en KLM en dat daarbij afspraken zijn gemaakt;

overwegende dat er ook gesprekken zijn geweest tussen de Nederlandse regering en de regering van Frankrijk over dit onderwerp;

overwegende dat het voor een beoordeling van de in het verleden gemaakte afspraken van belang is dat ook de recente afspraken op papier inzichtelijk zijn;

verzoekt de regering, inzicht te geven in de gemaakte afspraken naar aanleiding van de gesprekken met bestuurders van Air France en KLM en met de Franse regering zonder dat letterlijke gespreksverslagen en bedrijfsgevoelige informatie naar buiten hoeven te komen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Helvert, Bashir en Graus. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 281 (31936).

Mevrouw **Hachchi** (D66):
Voorzitter. Er zijn veel onderwerpen aan bod gekomen tijdens het debat luchtvaart. U hebt ook de verschillende moties van de collega's gehoord. Ik richt mij namens D66 op twee onderwerpen, allereerst op de psychologische tests van piloten. We hebben het gehad over wat er in de wet is geregeld voor machinisten. Kan de staatssecretaris vandaag toezeggen dat zij haar juristen op zijn minst laat kijken naar wat er mogelijk is in de Wet luchtvaart en de Kamer daarover informeren? Wat D66 betreft, hoeft de staatssecretaris niet te wachten om tot actie over te gaan. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat de regering alles in het werk moet stellen om de veiligheid in de Nederlandse burgerluchtvaart te vergroten;

overwegende dat een goede psychologische gesteldheid van piloten hierbij van essentieel belang is;

constaterende dat werkgevers, werknemers en overheid binnen de zogenaamde Anti Skid Groep (ASG) samenwerken aan tijdige identificatie en adequate behandeling van problematisch gebruik van medicijnen, alcohol en drugs in de luchtvaartsector;

verzoekt de regering, er zorg voor te dragen dat ook de psychologische gesteldheid van piloten en het testen daarvan volwaardig onderdeel worden van de samenwerking binnen de ASG;

verzoekt de regering tevens, er zorg voor te dragen dat alle luchtvaartmaatschappijen die onder de Nederlandse wetgeving vallen, deel uitmaken van deze samenwerking,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Hachchi. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 282 (31936).

Mevrouw **Hachchi** (D66):
Dan nog een motie over schadelijke stoffen in de cockpit.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de regering nog niet kan uitsluiten dat bepaalde stoffen in de cabinelucht schadelijk kunnen zijn voor de gezondheid van cabinepersoneel en daarmee een risico kunnen vormen voor de vliegveiligheid;

constaterende dat het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen (ABL) op dit moment slechts de verplichte meldingen van geurincidenten registreert en analyseert, maar niet de resultaten van de onderzoeken daarnaar ontvangt;

van mening dat een goede analyse van potentiele veiligheidsrisico's gerelateerd aan geurincidenten enkel goed mogelijk is wanneer ook onderzoeksresultaten met het ABL worden gedeeld;

verzoekt de regering, zo spoedig mogelijk ervoor zorg te dragen dat de resultaten van onderzoeken naar geurincidenten door luchtvaartmaatschappijen met het ABL worden gedeeld;

verzoekt de regering tevens, de analyses van het ABL op dit punt te betrekken bij de werkzaamheden van de Nationale Adviesgroep Cabinelucht,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Hachchi. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 283 (31936).

Hiermee is er een einde gekomen aan de termijn van de zijde van de Kamer. De staatssecretaris heeft gevraagd om een schorsing van vijf minuten, zodat zij zich even kan voorbereiden op de moties.

De vergadering wordt van 11.16 uur tot 11.21 uur geschorst.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Voorzitter. De motie op stuk nr. 272 gaat over een luchtvaartplan. Ik deel de mening met de heer Graus dat partijen moeten samenwerken om de Europese luchtvaartmaatschappijen concurrerender te maken. Dat geldt ook voor de KLM. De Europese Commissie ziet ook dat er iets moet gebeuren. Gisteren hebben de vijf grootste luchtvaartgroeperingen aangekondigd dat ze hun krachten gaan bundelen. Ik denk dat dit heel goed is. Alle stakeholders worden bij de Europese strategie, de Commissie en het mandaat betrokken. De Europese luchtvaarstrategie zal een belangrijke plek krijgen tijdens ons voorzitterschap. Er is ook een aviation summit en Nederland zal in januari een luchtvaarttop organiseren. Ik denk dat de samenwerking en de continue dialoog belangrijk zijn, maar dat we niet op zoek moeten gaan naar een allesomvattend plan. Ik denk dat er al heel veel ligt dat als basis kan dienen en dat we moeten doorgaan op de ingeslagen weg. Ik ontraad daarom de motie.

De heer **Graus** (PVV):
Ik begrijp de woorden van de staatssecretaris en ik ben het er ook mee eens, maar we moeten ook op nationaal niveau sterk blijven ten opzichte van de andere Europese luchtvaartmaatschappijen. Ik verzoek de staatssecretaris toch om de nationale borging van de bv Nederland te beoordelen. Het gaat om onze nationale belangen.

Staatssecretaris **Mansveld**:
De borging van de belangen van de bv Nederland, zoals de heer Graus het volgens mij bedoelt, ligt met name in de vraag hoe we het Europese luchtvaartbeleid verankeren. Het Nederlandse luchtvaartbeleid is een onderdeel van de internationale markt. Ik vind het belangrijk dat de partijen in Nederland, zoals Schiphol, KLM, andere carriers en de luchtverkeersleiding, met elkaar in gesprek blijven. Om nu een specifiek Nederlands plan op te stellen, lijkt mij niet zinvol. Ik denk dat het belangrijk is dat we op Europees niveau slagvaardig zijn op de internationale markt.

In de motie op stuk nr. 273 wordt gevraagd om de MoU om te zetten in een juridisch bindend contract. Dit is een herhaling van het debat dat wij tijdens het AO hebben gevoerd. Ik heb het toen toegelicht en zal het nog een keer heel kort samenvatten. Over het huidige pakket is zorgvuldig onderhandeld toen de overheid toestemming moest geven voor de fusie in 2003. De afspraken met betrekking tot onder meer een evenwichtige hub-ontwikkeling zijn verlengd in 2010. Wat mij betreft is er geen aanleiding tot de motie. De monitor van de hub-ontwikkeling door SEO die wij sinds de fusie doen en de Kamer toezenden, laat de resultaten voor Schiphol zien. Deze afspraken zijn bestuurlijk en politiek bindend. Dat is volgens mij voldoende en daarom ontraad ik de motie.

De motie op stuk nr. 274 gaat over continuïteit en een gelijk speelveld van regionale luchthavens met het predicaat "nationaal belang". De heer Graus weet dat dit zelfstandige bedrijven zijn. In die zin kan ik de continuïteit niet borgen, want ik heb geen invloed op de bedrijfsvoering. Daar gaan de aandeelhouders over. Voor het gelijke speelveld heb ik de ACM en de Mededingingswet. Deze stellen de kaders voor het gelijke speelveld. Over het heffingenbeleid, waarnaar de heer Graus verwijst in zijn motie, gaan we in het najaar nog spreken. Het onderwerp is namelijk van de agenda afgevoerd. Ik kan mij voorstellen dat de heer Graus zijn motie aanhoudt tot dat moment in het najaar, want ik weet dat hij het er graag over wil hebben. Als de heer Graus de motie aanhoudt, is dat prima. Als hij dat niet doet, ontraad ik de motie.

De heer **Graus** (PVV):
Ik ga dat doen, maar ik wil nog wel een reactie geven op de woorden van de staatssecretaris. Eindhoven Airport maakt gebruik van het nationale budget van Defensie. Airport Eelde en Airport Maastricht doen dat niet. Er is dus terdege een ongelijk speelveld.

De **voorzitter**:
Op verzoek van de heer Graus stel ik voor, zijn motie (31936, nr. 274) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Dan de motie op stuk nr. 275 waarin gevraagd wordt om een onafhankelijk impact assessment. Voor mij is er geen reden om extra maatregelen te treffen. De LVNL stuurt zelf scherp op het zo beperkt mogelijk houden van een mogelijk tekort en de gevolgen ervan. De LVNL heeft gezegd dat het momenteel beheersbaar is, als er al een tekort is aan luchtverkeersleiders. Ze zorgen ook voor een goede balans. Vraag en aanbod worden voortdurend bijgehouden door de LVNL. Ik zie dus geen reden om extra maatregelen te treffen. Ik ontraad de motie.

De heer **Graus** (PVV):
Die berichten bereiken ons wel degelijk. Er is een heel grote uitvlucht aan de gang. Relatief gezien, want er zijn natuurlijk maar weinig luchtverkeersleiders in Nederland. Zij vluchten naar Qatar. Wij moeten de minder goed geschoolde en minder ervaren mensen uit Afrika halen. Het probleem met de luchtverkeersveiligheid is het volgende. Onze luchtverkeersleiders kunnen kleine kisten met drie mijl ertussen achter elkaar zetten, uitlijnen en laten landen, en grote kisten met zes mijl ertussen. Nieuwelingen kunnen dat echter allemaal niet. We moeten uitkijken dat we onze ervaringsdeskundigheid en onze luchtverkeersleiders niet verliezen aan het buitenland. Dat gebeurt wel degelijk; de feiten liggen er.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik deel natuurlijk het belang van een goede luchtverkeersleiding in Nederland. Schiphol is een complexe luchthaven, maar daar zit goede kwaliteit. Het beeld dat luchtverkeersleiders ontslag nemen om elders aan het werk te gaan, is volgens mijn informatie niet correct. Uit cijfers van de LVNL blijkt dat tussen 2009 en 2014 slechts twee luchtverkeersleiders voortijdig ontslag hebben genomen. Ik kan zelfs aangeven waar zij zijn gaan werken. Een van hen is zeker niet in de Golfstaten gaan werken. Ik zie dan ook geen reden om op dit moment extra maatregelen te treffen. Ik ontraad de motie.

Ik kom bij de motie op stuk nr. 276 over het simultaan gebruik van de start- en landingsbanen. Aan de Alderstafel zijn daarover goede afspraken gemaakt. Uitgangspunt is om zo veel mogelijk de overlast te beperken. Het volledig vrijgeven van de vierde baan past daar niet bij. Ik laat de gemaakte afspraken hun werk doen en ik ontraad de motie.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 277 over het kerosinevoordeel en de Golfcarriers. Er wordt door Europa gekeken naar het totaalplaatje, dus inclusief brandstoftekort. De vraag is of Europa ook gaat kijken naar het gelijke speelveld. Er zal ook een validatie worden gegeven van het onderzoek van enkele luchtvaartmaatschappijen uit Amerika. Ik zie deze motie als ondersteuning van beleid en laat het oordeel aan de Kamer.

De heer **Graus** (PVV):
Ik dank de staatssecretaris voor haar woorden, maar ik had het niet over tekorten, maar over het feit dat de Golfcarriers lagere kerosineprijzen betalen. Onze jongens kunnen daar niet tegenop. Daar gaat het dus om.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik kom bij de motie van mevrouw Visser en de heer Leenders op stuk nr. 278. Met de Kamer ben ik van mening dat het belangrijk is dat we binnen Europa een gesloten front vormen. Dat geldt met name voor landen die een grote hub-functie hebben, zoals Nederland, maar ook Duitsland en Frankrijk. Dat is belangrijk voor een sterke onderhande-

lingspositie voor Europa. Daarom zijn wat mij betreft individuele onderhandelingen in aanloop naar de Europese onderhandelingen niet verstandig. Ik zal er bij mijn collega's dan ook voor pleiten om voorlopig geen nieuwe landingsrechten af te geven. Ik ga dat doen, maar het is simpel: ik kan ze niet dwingen. Ik zie de motie als ondersteuning van beleid. Wel heb ik daarbij nog een punt, namelijk de datum 1 september. We gaan zo het reces in en het is dientengevolge niet eenvoudig om mijn collega's even bij elkaar te krijgen. Wellicht valt dit rondom een Transportraad te organiseren. Ik weet ook niet of het schriftelijk of telefonisch kan. Voor mij is de deadline van 1 september in die zin dus ingewikkeld. Als ik die deadline eraf mag halen, zie ik de motie als ondersteuning van beleid en laat ik het oordeel aan de Kamer.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik snap die oproep, maar de eerstvolgende Transportraad is pas in oktober. We zien dat andere lidstaten de landingsrechten wel aan het uitbreiden zijn. Ik snap dat de staatssecretaris op zoek is naar een geschikt moment. Ik ben ook bereid de motie daarop aan te passen, maar ik zou met het ondernemen van actie niet willen wachten op de Transportraad van oktober.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik gaf al aan dat er wellicht andere wegen zijn: schriftelijk of telefonisch. Ik zal kijken wat de mogelijkheden zijn en daarop actie ondernemen. Gezien het moment, zo vlak voor de zomer, is het echter niet eenvoudig om iedereen te bereiken.

De **voorzitter**:
De tekst moet eigenlijk worden: "zo snel mogelijk" te informeren.

Staatssecretaris **Mansveld**:
In de motie op stuk nr. 279 vraagt de heer Bashir om halfjaarlijkse informatie. Ik vind het belangrijk om de Kamer te informeren, maar ik denk dat het juist niet goed is dat ik dat op vaste momenten doe. Ik doe dat op de momenten waarop informatie beschikbaar is die ik met de Kamer wil delen, en dus niet op standaardmomenten. Ik heb de Kamer ook in het verleden steeds zo snel mogelijk geïnformeerd nadat er informatie beschikbaar is, en dat wil ik blijven doen. Ik ontraad de motie, maar dat doe ik omdat de heer Bashir om vaste momenten vraagt. Ik wil de informatie graag met de Kamer delen.

De heer **Bashir** (SP):
Als ik het goed begrijp, is de staatssecretaris bereid om ons periodiek te informeren. Kunnen we afspreken dat ze de Kamer informeert wanneer dat nodig is, maar op zijn minst twee keer per jaar?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik ben vandaag in die zin vriendelijk dat ik denk: natuurlijk wil ik dat. Het zou echter wat vreemd zijn als ik minimaal twee keer per jaar informeer als er maar één keer informatie is. Dan zou ik de Kamer vervolgens moeten informeren dat er geen informatie te geven is. Dat vind ik echt een vreemde gang van zaken. Ik vind het belangrijk — dat deel ik geheel met de heer Bashir — dat ik de Kamer informeer zodra er informatie is. Dat heb ik in het verleden ook gedaan, zoals de heer Bashir weet. Dat wil ik ook op die manier blijven doen. Ik vind de motie dus zeer sympathiek, maar ik ontraad haar desalniettemin.

De heer **Bashir** (SP):
Dan houd ik de motie aan, maar dan zie ik dit wel als een toezegging van de staatssecretaris dat zij ons op de hoogte blijft houden van de laatste ontwikkelingen, maar bovenal van haar eigen inzet.

De **voorzitter**:
Op verzoek van de heer Bashir stel ik voor, zijn motie (31936, nr. 279) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Over de motie op stuk nr. 280 kan ik kort zijn: die zie ik als ondersteuning van beleid, want ik vind het inderdaad belangrijk dat er aan de Alderstafel een gedragen advies komt.

Wat de motie op stuk nr. 281 van de heren Van Helvert, Bashir en Graus betreft: ik begrijp de behoefte aan informatie over KLM en Schiphol volkomen. Daarom heb ik het gespreksverslag vertrouwelijk aan de Kamer ter beschikking gesteld, hoewel ik dat, zoals ik ook heb gezegd, eigenlijk niet gepast vond. Ook over kasgeld heb ik de Kamer snel geïnformeerd. Zo zal ik in de toekomst ook blijven handelen. Wat mij betreft, is deze motie overbodig en moet ik haar ontraden.

De **voorzitter**:
Mijnheer Van Helvert, één vraag graag.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Wij hebben hier een zeer duidelijke discussie over gehad. Als iets vertrouwelijk ter inzage ligt, mag ik daar een week naar kijken; dan mag ik daar vervolgens nooit meer iets over zeggen en mag ik daar nooit meer iemand op aanspreken. Zo kan ik niet controleren. Ik ga dat dus niet vertrouwelijk inzien. Met uitzondering van de bedrijfsgevoelige informatie en andere gespreksverslagen — want die hoef ik helemaal niet — willen we de afspraken zien. We willen ook zien dat de andere partij het daarmee eens is. In die zin vraag ik de staatssecretaris om dit advies te herzien.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik heb de Kamer geïnformeerd. Ik vind het ook belangrijk dat de Kamer die informatie krijgt; dat heb ik met een brief gedaan. De enige reden waarom ik de Kamer dat verslag ter inzage heb gegeven, is dat u een grote vrees had dat er wellicht andere zaken besproken waren. U hebt kunnen zien dat de teksten een-op-een gelijk waren. Ik vind het belangrijk dat de Kamer goed en snel geïnformeerd wordt. Ik vind het niet goed dat bedrijfsgevoelige informatie of gespreksver-

slagen … Het wordt ingewikkeld vergaderen als mensen op voorhand al weten dat zij een gespreksverslag moeten gaan ondertekenen.

De **voorzitter**:
Eén verduidelijkende vraag, mevrouw Hachchi.

Mevrouw **Hachchi** (D66):
Het is niet mijn motie, maar ik wil collega Van Helvert toch enigszins bijvallen. De staatssecretaris verwijst naar de informatie die zij met de Kamer heeft gedeeld, maar de motie gaat ook over de gesprekken met de Franse regering. Ik begrijp dat dat soort verslagen niet in de openbaarheid kan komen, maar voor ons als Kamer en voor onze controlerende taak is het wel belangrijk dat wij dat soort informatie te lezen krijgen.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Als ik gesprekken met regeringen en bedrijven — want dit gaat wat mij betreft niet alleen over Air France/KLM of over dit onderwerp — heb gevoerd die voor de Kamer relevante informatie opleveren, wordt de Kamer geïnformeerd. In die zin deel ik uw streven volledig.

De **voorzitter**:
Mevrouw Visser, één vraag.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Dit is wel even belangrijk. De staatssecretaris vertaalt de motie zo dat alle gespreksverslagen continu moeten worden gedeeld met de Kamer. De discussie in het AO en ook deze motie gaan juist over de afspraken die in maart zijn gemaakt. Dat is de reden waarom de Kamer via de heer Van Helvert vraagt om openbaarmaking. Die afspraken zijn immers wel vertrouwelijk ter inzage gelegd, maar niet openbaar. Gelet op de voorgaande discussies in 2003-2009 over de garanties en wat zij behelzen, vraag ik de staatssecretaris om met die blik en gelet op de discussie in het AO deze motie nogmaals te beoordelen en dan niet generiek, want ik ben het er volledig mee eens dat we niet alle informatie hoeven te krijgen en dat we niet op de stoel van de bedrijven moeten gaan zitten. Het gaat heel specifiek om het in de openbaarheid met de Kamer delen van die gemaakte afspraken.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Dat heb ik ook gedaan. Ik heb namelijk precies de brief gestuurd waarin die gemaakte afspraken zijn genoteerd. Dat was een openbare brief aan de Kamer. Ik vind het ook belangrijk dat ik de gemaakte afspraken met de Kamer deel als zij relevant zijn om met de Kamer gedeeld te worden.

De heer **Bashir** (SP):
Dit is al de tweede motie waarin de staatssecretaris wordt verzocht om de Kamer te informeren. Ik vraag de staatssecretaris om zich dit aan te trekken, want als in de Kamer blijkbaar het gevoel leeft dat wij niet genoeg geïnformeerd worden of dat er onvoldoende informatie naar buiten komt, is dat misschien ook zo.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik vind het heel vervelend dat dat gevoel bestaat. Ik vind het namelijk ontzettend belangrijk dat iedereen maximaal geïnformeerd wordt, zeker omdat dit onderwerp niet alleen in de Kamer leeft, maar ook heel breed. Ik informeer de Kamer over de gemaakte afspraken. Dat doe ik zo uitgebreid en zo veel als mogelijk. Daarom vond ik het ook lastig om dat op vaste momenten te moeten doen, want ik wil u informeren zo gauw ik relevante informatie heb, zeker wat betreft de gemaakte afspraken.

Ik kom bij de motie op stuk nr. 282 van mevrouw Hachchi. Ik vind dit een heel sympathiek idee, want de ASG vervult een belangrijke rol. Mevrouw Hachchi vraagt in de motie om hier zorg voor te dragen. Ik kan organisaties echter moeilijk dwingen om deel te nemen aan bepaalde organisaties. Als ik de motie zo mag lezen dat ik dit als vraag stel, dan laat ik haar aan het oordeel van de Kamer. Ik zal de Kamer dan informeren in de brief die ik ga sturen over de andere vragen die nog beantwoord moeten worden.

In de motie op stuk nr. 283 vraagt mevrouw Hachchi naar de analyses van de ABL. Ik heb hierover regelmatig overleg met de luchtvaartmaatschappijen. Er wordt gevraagd de resultaten van de geurincidenten actief te delen met het ABL. Vanaf 15 november aanstaande is het verplicht om die analyses te delen. Ik zal doorgeven aan de organisaties dat ik graag wil dat zij nu al, op voorhand op weg naar 15 november, zich zo gaan gedragen. Ik zie deze motie als ondersteuning van beleid en ik laat de motie aan het oordeel van de Kamer.

De **voorzitter**:
Hebt u nog een verduidelijkende vraag, mevrouw Hachchi? Het oordeel is namelijk al aan de Kamer.

Mevrouw **Hachchi** (D66):
Jazeker, maar het gaat mij om mijn eerste motie. Dank voor de toezegging van de staatssecretaris. Kan zij aangeven wanneer wij die brief kunnen verwachten?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Dat is altijd een goede vraag. Het reces start nu natuurlijk ook op korte termijn. Ik doe mijn uiterste best om de Kamer voor het einde van het reces hierover te informeren. Dan kan ik ook rekening houden met alle vakantiemogelijkheden.

Mevrouw **Hachchi** (D66):
Ik had in mijn termijn ook een vraag gesteld aan de staatssecretaris over de psychologische keuring. Is zij bereid om met juristen om de tafel te gaan zitten om te bekijken in hoeverre die in de Luchtvaarwet verankerd kan worden, en kan zij de Kamer daar vervolgens over informeren? Ook daar zou een tijdpad prettig bij zijn, zodat we weten waar we rekening mee kunnen houden.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik was net aan deze vraag toegekomen. Het antwoord daarop is ja. Dat neem ik mee in de toegezegde brief.

Er liggen nog twee vragen. Een ging over het level playing field en werd gevolgd door het verzoek om daarop te reageren middels een brief. Dat was een vraag van mevrouw Visser. Het antwoord daarop is ja.

Er was ook nog een vraag van de heer Bashir. De inspectie kijkt naar de vrouwenrechten bij de Golfcarriers. Ik hoor dit punt en ik snap zijn zorg, maar ik heb hier geen rol in en ik kan hier ook niet in ingrijpen, hoe graag ik dat misschien ook zou willen. Dat is helaas mijn antwoord.

De heer **Bashir** (SP):
Is de staatssecretaris ook niet bereid om dit eens te bespreken met bijvoorbeeld de Arbeidsinspectie, zodat zij hiernaar kan kijken?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik denk dat dit onderwerp bij de arbeidsinspecties op Europees niveau en op allerlei niveaus bekend is. Ik heb specifiek gekeken naar mijn eigen rol hierin. Dan kan ik helaas niet anders dan dit antwoord geven. Ik zeg er nadrukkelijk "helaas" bij.

De **voorzitter**:
Er staat nog een vraag open van de heer Graus over de dag langer van Qatar Airlines.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Dat is een vraag van de heer Bashir. Uit mijn hoofd is in 2011 met Qatar Airlines overeengekomen dat zij zes keer per week konden vliegen. Dat is zeer recent gestart. Als die vluchten allemaal vol zijn na één seizoen, kan er een zevende vlucht komen. Dat zou dan vanaf dit najaar kunnen. Dat is op dit moment dus nog niet aan de orde. De heer Bashir stelde dat staatssteun aan de orde is. Dat is nog geen feit, want er loopt nu een onderzoek van drie Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen. Dat onderzoek wordt gevalideerd door de Europese Commissie. Dat heb ik tenminste aan haar gevraagd. Op dit moment zijn daar nog geen harde feiten voor. Dit is dus het antwoord op de vragen.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
We stemmen komende dinsdag over de ingediende moties.

De vergadering wordt van 11.43 uur tot 11.47 uur geschorst.